



ホルンベルクの日本人 シュヴァーベンで異色のグライダー教習

文：クラウス・ブルクハルト／翻訳：井浦伊知郎／写真：ホルンベルク・グライダー教習所

ドイツのグライダー雑誌に掲載された学生の滞在記 ～ segelfliegen (2-2010) より

2009年9月、ホルンベルクに滞在した立命館大学の学生5名の来訪理由は、実に風変わりなものだった。

風変わりというのは、彼らの来訪目的が、お城でもなければ教会でもなく、伝統家屋でもなかったからだ。彼らはただ、飛ぶためだけにやってきたのである。

彼らの郷里、岡山の「関西エアロスポーツクラブ」は大阪から200キロ西方にあり、それまで主に ASK 13 や G103 Twin 3 で初歩的な練習をしていた。航空機曳航については、今までのところほとんど、或いは全く経験がない。

一体全体なぜ、この若き教習生たちは、はるばる地球の裏側からホルンベルクまでやってきたのだろうか？ 一体どうやってホルンベルクのことを知り、そしてこのシュヴァーベン山地の片隅のちっぽけな高地の航空学校に、一体何を求めてきたのだろうか？

教官のウリ・グローマンは語る。「ええ、そうですね。60年代の終わりか70年代の初めに日本人が2人、ホルンベルクに来たことがあります。ここでグライダーの操縦と整備の教官になるための訓練を受けていきましたよ。だからでしょうかね、



今ここで学んでいる日本の教習生たちの話では、ここホルンベルクは日本じゃ結構有名らしいですよ」。そこで彼はシュヴァーベン人特有の控えめさを残しつつもこう言った、「私たちもいささか誇らしいのですがね」。

精密飛行にみなぎるチームスピリット

教習初日の朝、この“極東”からの訪問者たちは時間よりもずっと早く教室に集まり、日本人特有の忍耐強さで、これから十日間におよぶ出来事を待ち構えていた。

領空に関する簡単な説明が済むと、機体は既に準備ができていた。もちろん日本の教習生にも普段通りの指導や点検があるわけではないが、彼らが飛行機を操縦し、難度の高いホルンベルク周辺の旋回飛行を自力で問題なくこなせることは、この初飛行で誰の目にも明らかになった。

3人は風に乗って、ほとんど自由自在に機体を飛ばしていた。とはいえ、凹凸のあるホルンベルクの滑走路での航空機曳航となると、まずは何より教官の手助けが必要だ。ところが彼らは翼面の下に十分な空気を受けるや、驚くべき精密さでファルケの後をつけて飛んでいくのである。グローマン教官は語る。

「あの日の彼らの、疲れを知らない働きぶりには驚きました。何しろ全員、指示を受けるまでもなくてきびきと作業に取りかかるんですからね。曳航機のロープが解かれるや、すぐさま2人がロープを回収しに駆け寄っていくんですよ」。

こうした不屈の努力が天が見逃すわけではなく、期間中は素晴らしい飛行日和にめぐまれた。十日間のマラソン教習がわずかに中断したのは、バックナン市で医師の集団検診を受けた時だけだった。

「でも、こういう機会だからということで、我々はシュヴェービッシュ・グミュント市にもちょっと立ち寄りしました。このうるわしき古都の、教会や、ロマンティックな広場や、印象的な伝統家屋は、どれもよそにひけをとらないものですからね。彼らはこのささやかな観光で、シュヴァーベン風のロマンティックな部分を日本に持ち帰ることができたというわけですよ」。そう言うと、グローマン教官はにっこり微笑んだ。

それにしても、我々が日本の教習生たちにとってのハイライトといえば、やはりハーンヴァイデの滑走路に並ぶオールドタイマー機に違いない、と思っていたのだが、「いいえ」、グローマンの返事は意外なものだった。

「だってハーンヴァイデには行かなかったんですよ。日本の教習生たちは、オフの時さえちっとも休もうとしなかったのです。ただ、あのルフトハンザのユンカース 52 が旋回飛行から戻るときに、シュヴェービッシュ・グミュントを低空飛行して、ここホルンベルクの方へも飛んできましたね。何度もこの上を飛んだのですが、あれには彼らもすっかり熱狂していましたよ。その時だけは、操縦桿から手を離したままで、身動きもせず、自分たちが飛ぶことさえすっかり忘れてしまっているようでした」。

教習ではトップの成績

教習が終わる頃には、当の教習生たちだけでなく、富山晋チーフインストラクターも、充分過ぎるほどの成果に満足していた。基礎課程の2名は、ASK 21 による A クラスの飛行試験を受けたが、それに飽きたらず、Astir CS や LS 4 でも教習を受けた。A クラス3名のうち1名に至っては、教習終了時に DUO による飛行教習まで受けた上、単独飛行を二度も「堪能」していた。これには、ここ地球の反対側の教官も感服する他なかった。

グローマン教官は言う。「日本では、DUO がドイツ製グライダーの最高峰と見なされているらしいですよ。日本人の教官も、それまで DUO には乗ったことがないそうです」。

飛行回数 154 回、飛行時間 38 時間、飛行日数 10 日間。チェック飛行は 14 回、教習飛行は 32 回、単独飛行は 108 回を数えた。好天に加えて、教習生たちの素晴らしいチームスピリット、鋼鉄のような意志、そして規律正しさも飛行の成功につながった。

もう一つ、日本から来た教習生たちが喜びをあらわにしたのは、地元のレストランだった。彼らは、シュヴァーベンと日本のピッツァが余りにも違うことに驚いたのだ。何でも、日本ではピッツァが天文学的に高価な上に、皿に乗っているものは顕微鏡的に小さいらしい。だからシュヴァーベンの8ユーロのピッツァをひと目見た途端、彼らはその途方もない大きさに、歓喜

のおたけびをあげたのである。もし彼らがシュヴァーベン風のシュヴァイネブラーテン [ローストポーク] も賞味していれば、最高級の美味を堪能できたことだろう。彼らがこの料理を食べたことがないというので、居合わせた地元の人は帰り際に、シュヴァーベンこそがシュヴァイネブラーテンの本場なのだからと、熱心にすすめてきたそうだ。もっとも、実際のところ、彼らはシュヴァーベン風シュヴァイネブラーテンにクネーデル [ジャガイモや小麦粉の団子] とシュベッツレ [卵入りの手打ちパスタ] の付け合わせまで食べようとは思わなかっただろう。

ホルンベルク礼讃

十日間にわたる集中講座を終えて、生徒たちの訓練の成果をどう評価するか、富山晋教官に訊ねてみると、こんな答えが返ってきた。

「今まではオーストラリアのナロマインに6回ほど学生を送りこんだのですが、そこでの訓練結果には満足できませんでした。でも少し前、ホルンベルク・グライダー教習所の Discus CS を購入した時にホルンベルクのことを知りました。そこで今回はオーストラリアでなくドイツへ生徒を行かせたのですが、大変よかったです私は思いますよ。ここでの訓練の成果には、とても満足しています」。

教習生たちの反応もみな好意的だ。ホルンベルクでハイレベルな訓練を受けたことによって、彼らはみごとな進歩をとげた。

それだけでなく、彼らは多種多様な機種に触れ、曳航教習の際も航空機曳航に「日常的に」親しむことができたと言っている。日本では少々事情が違って、ここドイツほどにはグライダー飛行が普及していないらしい。

ホルンベルクの人々には、今回の特別訓練を一回きりのこととせず、ここで得たものをさらに高めるような「アジア的」な企画に発展させていくことが望まれる。

